

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXVI. — Wydana i rozesłana dnia 28. maja 1890.



§ 5.

**Dokument koncesyjny z dnia 14.
kwietnia 1890,**

na kolej miejscową od Radgony do Lutomierza.

My Franciszek Józef Pierwszy,

z Bożej łaski Cesarz Austryacki;

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austryacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górnego- i Dolno-Śląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; ukwiążcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu
itd. itd. itd.

Gdy reprezentacya powiatowa i gmina miejscowości Lutomierza podały prośbę o udzielenie im koncesji na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei miejscowości od Radgony do Lutomierza, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsiębiorstwa, widzimy się spowodowani nadać rzecznym koncesyjaryuszom koncesją niniejszą na zasadzie ustawy o koncesjach na koleję żelazną z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238),

jakoteż ustawy z dnia 17. czerwca 1887 (Dz. u. p. Nr. 81), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy koncesyjaryuszom prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei, która wybudowana być ma jako miejscowa ze szlakiem normalnym od stacji kolei południowej w Radgonie na Radence i Krzewce do Lutomierza.

§. 2.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się następujące ulgi:

a) Uwolnienie od stępli i należytości od wszelkich umów, które to przedsiębiorstwo kolei miejscowości zawrze, od podań, które wniesie i od wszelkich dokumentów, które wystawi, tudzież od wszelkich wpisów hipotecznych, które na zasadzie tych umów i dokumentów będą uskuteczniane, nakoniec od wszelkich czynności urzędowych i urzędowych wygotowań do celów poniżej wyrażonych, a mianowicie:

1. tyczących się zebrania kapitału, zabezpieczenia odsetek od kapitału i zabezpieczenia ruchu, aż do chwili otwarcia ruchu;

2. tyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu.

Ulgi te nie mają być stosowane do postępowania sądowego w sprawach spornych;

- b) uwolnienie od stępeli i należytości od emisji akcji i obligacji pierwszorzędnych wypuszczonych w celu zebrania kapitału na pierwsze założenie kolei i jej zaopatrzenie według koncesji, jakoteż od kwitów tymczasowych, od zahipotekowania prawa zastawu na ciałach hipotecznych księgi dla kolei żelaznych lub na innych nieruchomościach, mających służyć do zabezpieczenia obligacji pierwszorzędnych, tudzież od opłat za przeniesienie własności, jakie powstaną przy wykupnie gruntów po upływie pierwszego roku ruchu (lit. a, l. 2), z wyjątkiem należytości, które według istniejących ustaw mają być z tego powodu płacone gminom lub innym korporacyom autonomicznym;
- c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesji i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;
- d) uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego, od opłat stępłowych, którym podlegają kupony, jakoteż od wszelkiego nowego podatku rządowego, któryby w przyszłości móc ustawy był zaprowadzony na lat dwadzieścia pięć, licząc od dnia dzisiejszego.

§. 3.

Koncesyjariusze obowiązani są rozpocząć budowę kolei w §. 1ym wymienionej natychmiast, skończyć ją najpóźniej aż do 15. października 1890, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmią dotrzymania powyższego terminu budowy, dać mają koncesyjariusze na żądanie Administracji państwa odpowiednią kaucję w gotówce lub w takich papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania kaucja ta uznana być może za przepadłą.

§. 4.

Do wybudowania kolei koncesyjowanej nadaje się koncesyjariuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyjariuszom do wybudowania wszelkich kolej podziałowych, gdyby Rząd ze względu na dobro publiczne uznał potrzebę wybudowania takich kolej.

§. 5.

We względzie budowy kolej koncesyjowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesyjariusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które ministerstwo handlu ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolej z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą.

Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolej żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyzości największej, ministerstwo handlu uważa to za możliwe, a natomiast trzymać się należy ośnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda ministerstwo handlu.

§. 6.

Nadaje się koncesyjariuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, Spółki akcyjnej, która wnijść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyjariuszów.

Wypuszczenie w obieg obligacji pierwszorzędnych, które opiewać mają tylko na walutę austriacką, jest na tak długo i o tyle wzbronione, dopóki i o ile wykazami, które Rządowi przedstawić należy do zbadania, nie będzie udowodnione, że ich oprocentowanie i umorzenie jest trwale zapewnione.

Natomiast nadaje się koncesyjariuszom prawo wypuszczenia w obieg akcji pierwszorzędnych, które mieć będą pod względem wypłaty odsetek i umorzenia pierwszeństwo przed akciami zakładowymi, za sumę, którą Rząd oznaczy.

Dywidenda, należąca się od akcji pierwszorzędnych, zanim akcje zakładowe nabędą prawa do pobierania dywidendy, nie może być wymierzana w większej kwocie jak po pięć od stu i dopłaty z dochodów późniejszych lat są wzbronione.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, na koszt sprawienia parku kolejowego rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, łącznie z odsetkami interkalarnimi w ciągu czasu budowy rzeczywiście zapłaconymi i straty na kursie rzeczywiście poniesionej, która nie może przenosić dziesięciu od sta kapitału rzeczywistego, przez emisję akcji pierwszorzędnych uzyskanego, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po upływie pierwszego roku ruchu jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wznowienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w obrębie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

Statut Spółki jakoteż formularze obligacyj pierwszorzędnych, akcji zakładowych i akcji pierwszorzędnych, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 7.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych, a to stosownie do postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na liniach uprz. Spółki kolei południowej kiedykolwiek obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajobrazu obu połów monarchii, do strzelców krajobrazowych tyrolskich, i to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, tudzież do korpusu straży wojskowej sądów cywilnych wiedeńskich, do żandarmeryi, jakoteż do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa po wojskowemu uorganizowanej.

Koncesyonariusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoimi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, tudzież do przepisów dla kolei żelaznych podczas wojny, które kiedykolwiek będą obowiązywały, jakoteż do

umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Ten obowiązek przystąpienia odnosi się także do umowy ze spółkami kolejowymi względem pomagania sobie nawzajem swoją służbą w razie przewożenia większych transportów wojskowych i do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Zobowiązania te ciężą na koncesionariuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei koncesjonowanej jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonemi ułatwieniami.

Koncesyonariusze obowiązują się przy obsadzaniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajobrazowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 8.

Koncesją nadaje się z obroną przeciw zakładowaniu nowych kolei w myśl §fu 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoję.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesji przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby określone w §fe 3em zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §fu 11, lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne.

§. 9.

Koncesyonariusze nie mają prawa odstąpić trzecim osobom utrzymywania ruchu na kolej koncesjonowanej, wyjątki, gdyby Rząd wyraźnie na to pozwolił.

§. 10.

Koncesyonariusze obowiązani są dozwolić Administracyi państwa na jej żądanie każdego czasu współużywania kolej do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Administracja państwa

będzie mogła z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak małe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

Jednakże współużywanie to o tyle tylko będzie miało miejsce, o ile przez to nie będzie doznawał przeszkodej własny regularny obrót na kolei wspołużywanej.

Wynagrodzenie, które za to ma być płacone, ustanowione będzie według przepisów dołączonych jako załączka C do dokumentu koncesyjnego z dnia 1. stycznia 1886 dla kolei północnej Cesarza Ferdynanda ogłoszonych w Dzienniku ustaw państwa z roku 1886, strona 63.

§. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyjowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich lat siedmiu przed chwilą odkupu a z nich strącone będą czyste dochody dwóch lat najnielopomyślniejszych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby zaś odkupienie miało nastąpić przed upływem siódmego roku lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 1go obliczony, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, któraby wyrównywała sumie rocznej potrzebnej do oprocentowania i umorzenia obligacji pierwszorzędnych za zezwoleniem Rządu emitowanych, z doliczeniem sumy rocznej na odsetki pięcioprocentowe od kapitału akcyjnego przez c. k. Rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu całego okresu koncesyjnego, natenczas suma roczna, wyżej oznaczona, uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

3. Wynagrodzenie, które ma być zapłacone, będzie polegało na tem, że w ciągu pozostałych lat okresu koncesyjnego płacić się będzie koncesyjnym sumy potrzebne na oprocentowanie i umorzenie według planu obligacji pierwszorzędnych aż do zupełnego ich spłacenia, w terminach płatności planem ustanowionych; pozostałą zaś po strąceniu tychże sum część dochodu średniego obliczonego w myśl ustępu 1go a względnie, o ileby zachodził jeden z przypadków w ustępie 2gim przewidzianych, pozostałą część sumy rocznej tamże wzmiarkowanej, płacić się będzie za kapitał akcyjny w ratach półrocznych z dniu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku.

4. Rząd zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych zapłacić kapitał wyrównywający sumie obligacji pierwszorzędnych w chwili odkupienia nieumorzonych jeszcze według zatwierdzonego planu umorzenia z doliczeniem wartości kapitałowej rat, które według postanowień ustępu 3go mają być półrocznie płacone, zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po pięć od stu na rok.

Gdyby Rząd zamierzał w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacji dłużu państwa. Obligacje dłużu państwa liczone będą po kursie średnim, jaki obligacje rządowe tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

5. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wyplata ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie wolne od ciężarów i używanie kolei niniejszem koncesyjowanej ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy, zapasy materyałów, jakotę fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

§. 12.

Gdy koncesja utraci moc swoją i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyjowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomości przynależyci, licząc także park wozowy i zapasy materyałów, jakotę fundusze obrotowe i zasobne, w rozmiarze wzmiarkowanym w §. 11. l. 5.

Tak wtedy gdy koncesja moc swoję straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 11), zatrzymają koncesyjusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów kolei miejscowości i należące się im aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabycie, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyjuszy z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależyci kolejowej.

§. 13.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwałe, tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego urzędnika, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegowania do nadzoru nad tem urzędników na koszt koncesyjnych.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadomowej lub innej reprezentacji, przedstawiającej dyrekcję Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawały lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast ministerstwu handlu do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

Za nadzór nad przedsiębiorstwem kolejowem, niniejszym ustanowiony, koncesyjnymi nie są aż do dalszego zarządzania obowiązani placić skarbowi państwa osobnego wynagrodzenia.

Uwalnia się koncesyjnych od przepisanego w § 89 tym Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852) obowiązku wynagradzania nadwyżki kosztów dozoru policyjnego i akcyzowego, jakoteż od obowiązku wystawienia bezpłatnie i utrzymywania lokalów urzędowych.

§. 14.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia ponawiało się naruszenie lub zaniedbanie obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesję jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie uczynił nic przeciwnego postanowieniom koncesji niniejszej i nadając koncesyjnym prawo uciekania się do Naszych Sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim Władzom, do których to należy, aby nad koncesją i wszystkimi postanowieniami w niej zawartymi, ścisłe i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównym i re-

zydenckim mieście Wiedniu dnia czternastego miesiąca kwietnia roku zbawienia tysiąc ośmuset dziewięćdziesiątego, Naszego panowania czterdziestego drugiego.



Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Dunajewski r. w.

Bacquehem r. w.

§ 6.

Obwieszczenie ministerstwa handlu z dnia 3. maja 1890,

o przyjmowaniu do sprawdzania i cechowania wagi pomostowej opatrzonej dwoma urządzeniami do ciężarka ruchomego a przeznaczonej głównie do ważenia wózków zwanych psami w kopalniach.

Na zasadzie rozporządzenia ministerstwa handlu z dnia 17. lutego 1872 (Dz. u. p. Nr. 17) c. k. komisja główna miar i wag pozwoliła przyjmować do sprawdzania i cechowania wagę pomostową wyrobu firmy Szember i Synowie w Wiedniu, która opatrzona jest dwoma urządzeniami do ciężarka ruchomego i ma być używana głównie do ważenia wózków zwanych psami w kopalniach.

Szczegółowy opis wagi tej zamieszczony będzie razem z przepisami, tyczącemi się jej sprawdzania w Dzienniku rozporządzeń komisji miar i wag.

Bacquehem r. w.

§ 7.

Ustawa z dnia 7. maja 1890,

o uzyskaniu funduszy na wystawienie budynku głównego dla uniwersytetu w Grazu.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

§. 1.

Upoważnia się Rząd do wystawienia w Grazu na gruncie skarbowym przy ulicy Halbärthstrasse budynku na pomieszczenie tamtejszego uniwersytetu.

§. 2.

Fundusze potrzebne do pokrycia wydatku na budowę, urządzenie wewnętrzne i zaopatrzenie, tudzież na odsetki tymczasowe od pojedyńczych rat pożyczki, w sumie aż do 800.000 zł. uzyskać należy przez zaciągnięcie pożyczki u kraju Styri w taki sposób, żeby odsetki od potrzebnego kapitału wynosiły najwięcej $3\frac{1}{2}$ od sta i żeby termin umorzony był w najwięcej 45 ratach rocznych, płatnych półrocznie od roku skończenia budowy.

§. 3.

Kraj Styrią, ze względu na korzystne warunki, pod którymi dostarcza Rządowi funduszów na budowę, uwalnia się od 1. stycznia roku, który nastąpi po skończeniu nowego budynku, od ciężkiego na nim obowiązku dopłacania sumy 3 000 zł. rocznie do kosztów tamtejszego wydziału medycznego; nadto, przychód kraju z odsetek od tej pożyczki uwalnia się od wszelkiego podatku dochodowego i od wszelkiego podatku, który w przyszłości zajmie jego miejsce a potwierdzenia odbioru odsetek i rat kapitałowych, które kraj wygotowywać będzie z powodu czynności prawnej w mowie będącej, uwalnia się od stępeli i opłat.

§. 4.

Wykonanie ustawy niniejszej, która nabywa mocy obowiązującej od dnia ogłoszenia, poruczam Memu Ministrowi wyznań i oświadczenie i Memu Ministrowi skarbu.

Wiedeń, dnia 7. maja 1890.

Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Dunajewski r. w.

Gautsch r. w.

SS.**Ustawa z dnia 16. maja 1890,**

o udzieleniu zapomów z funduszów państwa okolicom królestwa czeskiego, księstwa krańskiego i uksiążęconego hrabstwa goryckiego i gradyskiego zagrożonym niedostatkiem.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

§. 1.

Upoważnia się Rząd do wydania sumy 125.000 zł. z funduszów państwa na wsparcia dla

potrzebującej zasiłku ludności tych okolic Mojego królestwa czeskiego, Mojego księstwa krańskiego i Mojego uksiążęconego hrabstwa gradyskiego i goryckiego, które w skutek wypadków żywiołowych i nieurodzaju są niedostatkiem zagrożone a to w miarę rzeczywistej potrzeby i pod warunkiem złożenia rachunku.

§. 2.

Suma ta przeznaczona jest na zapomogi niezwrotne dla poszkodowanych zasiłku potrzebujących tudzież na subwenecję do wykonania robót publicznych powszechnej użyteczności, może zaś Rząd wydać z rzeczyonej sumy ogólnej 125.000 zł. część w kwocie 90.000 zł. dla Czech, część w kwocie 25.000 zł. dla Krainy a część w kwocie 10.000 zł. dla Gorycy i Gradyski.

§. 3.

Zapomogi te rozdawane być mają przez Władze państwa.

§. 4.

Dokumenty, podania i protokoły, tyczace się tych zapomów, są wolne od stępeli i opłat.

§. 5.

Wykonanie ustawy niniejszej, nabywającej mocy obowiązującej od dnia ogłoszenia, poruczam Moim Ministrom spraw wewnętrznych, rolnictwa i skarbu.

Wiedeń, dnia 16. maja 1890.

Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Falkenhayn r. w.

Dunajewski r. w.

89.**Ustawa z dnia 25. maja 1890,**

zmieniająca niektóre postanowienia ustawy z dnia 15. lipca 1877 (Dz. u. p. Nr. 64) o taryfach maksymalnych do przewozu osób kolejami żelaznymi.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

Artykuł I.

Ze zmianą przeciwnych postanowień ustawy z dnia 15. lipca 1877 (Dz. u. p. Nr. 64) o taryfach maksymalnych do przewozu osób kolejami żelazne-

mi, udziela się Rządowi co do ustanowienia taryfy osobowej, polegającej na zniżonych taksach jednostkowych i podziale strefowym (taryfa centowostrefowa), która na kolejach rządowych ma być zaprowadzona, upoważnień następujących:

1. dla tych poszczególnych, na początku kilku stref istniejących relacji, na których nowe taksy taryfowe są wyższe od taks taryfy maksymalnej, ustanowionych w artykule I, ustęp 2 ustawy powyższej, przekroczyć odpowiednio te ostatnie taksy;

2. dodatek, który stosownie do artykułu I, ustęp 3 i 4 ustawy powyższej pobierany być ma na pociągach pospiesznych, podwyższyć z 20 najwięcej na 50 od sta nowych cen pociągu osobowego;

3. uchylić zniżenie taryfowe dla pociągów mięszanych w artykule I, ustępie 5 ustawy powyższej przepisane;

4. znieść bezpłatną wagę pakunku podróznego, w artykule II, ustęp 2 ustawy powyższej ustanowioną i do przewozu pakunku podróznego zaprowadzić taksę jednostkową najwięcej po 0·2 c. w. a. od każdych 10 kg i 1 km.

Artykuł II.

Również upoważnia się Rząd, żeby tym przedsiębiorstwom kolej żelaznych prywatnych, które opłaty taryfowe od przewozu osób na swoich liniach głównych zniżą przynajmniej w przybliżeniu do wymiaru wzmiarkowanych w artykule I taryf kolej rządowych, udzielił na czas poboru tych zniżonych cen jazdy pozwolenie do wzmiarkowanych w artykule I odstępów od przepisów ustawy z dnia 15. lipca 1877 (Dz. u. p. Nr. 64).

W przypadku tym taryfy i warunki przewozu pakunku podróznego, jakoteż przewozu powozów i zwierząt żywych w związku z przewozem osób, tudzież wszelkie postanowienia podzielne co do przewozu osób, ustanawiać będzie Minister handlu według tych samych zasad na podstawie postanowień zaprowadzonych na kolejach rządowych.

Artykuł III.

Te przedsiębiorstwa prywatne kolej żelaznych, które stosownie do postanowień koncesyjnych obowiązane są poddawać się ustawowemu uregulowaniu taryf, winny na liniach swoich, o ile ruch na nich utrzymywany jest jak na kolejach głównych, zaprowadzić wzmiarkowane w artykule II postanowienia przewozowe i zniżone taryfy a to od terminu, który wyznaczy Minister handlu.

Z innymi prywatnymi przedsiębiorstwami kolej żelaznych, ruch na kolejach głównych utrzymują-

ce mi, winien Minister handlu wejść w rokowania celem zgodnego z postanowieniami powyższemi uregulowania cen przewozu osób i przewozu pakunku podróznego.

Artykuł IV.

Co się tyczy kolej miejscowych, podlegających ustawowemu uregulowaniu taryf, decyzyą co do zaprowadzenia na nich taryf powyższych, zastrzega się Ministrowi handlu.

Artykuł V.

Ustawa niniejsza nie narusza postanowień tyczących się przewozu wojskowych.

Artykuł VI.

Wykonanie ustawy niniejszej, która nabywa mocy obowiązującej od dnia ogłoszenia, poruczam Memu Ministrowi handlu.

Lainz, dnia 25. maja 1890.

Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Bacquehem r. w.

Sprostowanie.

W rozporządzeniu ministerstwa rolnictwa z dnia 11. lutego 1889 „o egzaminach rządowych dla leśników jakoteż dla pomocników w służbie leśnej ochronnej i technicznej”, ogłoszonem w VI. Części Dziennika ustaw państwa z roku 1889 pod Nr. 23, poczynić należy następujące sprostowania: w tytule rozporządzenia i rozdziale Igo str. 37 wiersz 4 i 8 od góry,

tudzież w dołączonych do rozporządzenia wzorcach świadectw wykazów i protokołów, jakoto:

strona 45 wiersz 3 i 5

”	46	”	4
”	47	”	3 i 6
”	49	”	3
”	52	”	2
”	53	”	3

zamiast: dla leśników, powinno być: **dla gospodarzy leśnych.**

Nadto w ustępie pierwszym §u 17go tego rozporządzenia, str. 40, wiersz 3 od góry, zamiast: którzy pierwszy egzamin zdali, powinno być: **którzy egzamin zdali.**

